

A MAGYAR-HORVÁT TENGERI GŐZHAJÓZÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG FORGALMA FIUMÉBAN 1893-1913 KÖZÖTT

*THE OPERATIONS OF THE HUNGARIAN – CROAT MARITIME
STEAMSHIP LTD. IN FIUME BETWEEN 1893-1913*

PELLES MÁRTON végzős

Alkalmazott közgazdaságtan szakos (alapképzés) hallgató
Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

ABSTRACT

In my paper I will display you the story of the foundation and operation of an important trading company, the Hungarian-Croat Maritime Steamship Ltd. between 1893 and 1913. This company was the one which linked Fiume (and so Hungary) with the Adriatic Sea's and the western Greek shores' ports. In my research I analyse those codified support contracts (1891–1914) between the company and the Hungarian government, in which they specified to which piers and the number of routes the company has to be in contact with. In accordance with the above, on the grounds of the available statistical data I analyse the company's shipping trade, passenger traffic and goods trade in Fiume and I compare these date with the steamshipping trade I calculated for the twenty-three years from the foundation of the company until World War I. My expectations are from my research that it helps to enlight an important feature of Hungarian external trade.

Bevezetés

A 19. század végi magyar gazdaságpolitika amellett, hogy kiépítette Európa egyik legmodernebb kikötőjét Fiumében, és a várost vasúton összekötötte az ország belső területeivel, nagy gondot fordított arra is, hogy hajózási vállalatokkal beindítsa az áru- és személyforgalmat a Földközi-tenger és a világ óceánjainak kikötői között. Jelen dolgozatomban azt a kérdést boncolgatom, hogy a Magyar-Horvát Rt. mekkora forgalmat generált az Adriai-tengeren és mekkorát a fiumei kikötő összforgalmához viszonyítva, különös tekintettel a még fel nem dolgozott 1906-1913 közötti esztendőkből. Forrásaim elsősorban magyar és olasz nyelvű szakirodalom, törvények és statisztikai kiadványok voltak.

1. A vállalat története

Amagyarállamkétfélemódonigyekezettgőzhajózásvállalatokatállítani amagyar kereskedelmi érdekek szolgálatába. Egyfelől az államilag támogatott társaságokat, melyek törvénybe foglalt évenkénti segély fejében hajójáratokat vállaltak a megszabott célkikötőkbe. Másfelől azokat a szabadhajózó vállalatokat, melyek a fiumei forgalom fellendítéséért igénybe vehettek hajóépítési- vagy fuvardíj támogatásokat.

Természetesen egy állami segélyezésű vállalat végezhetett szabadhajózást is a törvényi járatain felül. Az Adriai-tenger áru-, személy- és postaforgalmát 1836-os megalakulása óta főként állami támogatással a trieszti Osztrák-Magyar Lloyd társaság bonyolította, mellyel az állam tízévente megújította a szerződést¹. Azonban 1888-ban a magyar fél az akkoriban keletkezett forrástöbblete valamint egyéb okok miatt kihagyta a Fiume és dalmát partvidék közötti járatokat a Lloyd szerződéséből, hogy azokat magyar érdekű vállalatokra bízhasa². Ennek megfelelően a fiumei Sverljuga és Társai vállalat látta el a Fiume-Metkovich, a Fiume-Ragusa, a Fiume-Pola és a Fiume-Veglia közötti rendszeres forgalmat, míg a zenggi Krajac és Társa vállalat a Fiume-Zengg-Zára vonalat és lényegében az összes kisebb adriai kikötő közötti forgalmat bonyolította le³. Fontos megemlítenünk, hogy ekkor már létezett egy megállapodás a magyar kormány és Schwarcz Lipót zágrábi vállalkozó között Fiume és Velence közötti rendes gőzhajójáratok fenntartásáról.

1891-ben mindhárom vállalat szerződését felülvizsgálta a magyar állam. A Schwarcz-féle vállalatét újrakötötték évi 35 000 Ft támogatással korlátlan időre Velence, illetve Ancona célkikötőkkel, a másik két vállalatot pedig május 2-án Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. néven egyesítették. A szerződést tíz évre kötötték, az első öt évre 105 000 Ft, a második öt évre pedig 110 000 Ft támogatással az addig meglévő járatokat pedig kiegészítették Buccari és Brazza kikötőivel, illetve 1896-tól Cattaroval. 1901-ben a meglévő két vállalat egyesült Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. néven⁴. Az új vállalat így ellátta az Adriai-tenger keleti és nyugati partja közti személy- és áruforgalmat is (1. táblázat).

Ez a táblázat csak az Adria keleti partjának viszonylatait taglalja, a nyugatira heti 2-2 járatot határoztak meg Fiume és Velence között. Ezen felül a nyári időszakban, mely március 15-től október 31-ig tartott, további heti 1-1 járatot iktattak be, valamint ha szükségesnek látszott további heti 1-1 járat még indítható volt. Hasonló kondíciókkal közlekedett heti 2-2 alkalommal a Fiume-Ancona járat. Itt a nyári időszakban 1-1 járat volt még indítható a kikötéssel, hogy az így létező három járatpár közül 1-1 mindig nappal kellett, hogy közlekedjen. Mindkét

1 A korszakról lásd Gulyás László (2009): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31-44. old.

2 V.ö. az 1878. évi XXVII. tc-et az 1888. évi XXI. tc-el

3 Gonda 1906

4 1901. évi X. tc. és XI. tc.

vonalon, ha szükségesnek látszott, a vállalat köteles volt a személyforgalmon kívül önálló áruforgalmi gőzhajójáratokat is biztosítani.

1. táblázat: A vállalat kelet-adriai járatai 1901–1913 között

Table 1: The company's routes in the eastern Adriatic from 1901 to 1913

| időköz | járatszám | járat típus | hova (és onnan vissza) | időköz | járat szám | járat típus | hova (és onnan vissza) |
|--|-----------|-------------|------------------------|--|------------|-------------|------------------------|
| 10 csomó sebességű járatok | | | | 12,5 csomó sebességű járatok | | | |
| heti | 1-1 | - | Metkovich | heti | 2-2 | gyors | Cattaro |
| április 1 - szeptember 30. napi 1-1 | | gyors | Cirkvenica | heti | 2-2 | gyors | Gravosa |
| heti | 1-1 | gyors | Lussinpiccolo | 8 csomó sebességű járatok | | | |
| heti | 1-1 | gyors | Pola | kéthetenként 1-1 | | áru | Cattaro és Obotti |
| 9 csomó sebességű járatok | | | | | | | |
| heti | 1-1 | áru | Cattaro | márc. 1 - okt. 31-ig napi 2-2, egyébként 1-1 | | | |
| heti | 1-1 | - | Brasza | | | - | Buccari |
| heti | 1-1 | - | Zengg és Zára | heti | 3-3 | - | Veglia |
| heti | 1-1 | - | Lussingrande és Zára | napi | 2-2 | - | Lovrana |
| heti | 1-1 | - | Pago | heti | 1-1 | áru | Lussinpiccolo |
| napi | 1-1 | - | Zengg és Zára | heti | 2-2 | áru | Pola |
| napi | 1-1 | - | Novi | heti | 2-2 | - | Trieszt |

Forrás: az 1901. évi X. tc. alapján saját szerkesztés

A megállapodást 15 évre, 1916. december 31-ig kötötték, amelynek keretében évi 430 000 K-val a keleti, és évi 160 000 K-val a nyugati parthajózást támogatták. A törvények továbbá előírták, hogy a vállalat köteles volt fejlesztenie a hajóparkját egyre gyorsabb és egyre jobb minőségű gőzösökre. A 10.§ értelmében a díjszabást a magyar kereskedelmi miniszter jóváhagyásával tehetette közzé vállalat és annak összhangban kellett lennie a mindenkor „magyar kereskedelmi érdekekkel”. Alkalmazottait tekintve a vállalatnak ahol lehetett, a magyar jelentkezőket kellett előnyben részesítenie. Ezt ki is szolgálta a Nautica, mely ellátta a vállalatot mind tengerészekkel, mind hajóhadnagyokkal vagy kapitányokkal, de a vállalatnak lehetőség szerint még a kísérszemélyzetet és gépészeket is magyar nemzeti-ségüekből kellett összeválogatnia. A vállalatnak át kellett vennie a postai szolgáltatásokat a térségből kivonult Lloydtól. Ez azt jelentette, hogy a vállalat köteles volt a postát elszállítani vagy magyar kikötőből, vagy magyar kikötőbe, és nem volt szabad elszállítania idegen kikötőből idegen kikötőbe. A késések elkerülése végett megállapították, hogy az eseti bírság maximum 800 K lehetett (a velencei és anconai járatoknál maximum 1000 K), amely a fiumei adóhivatalnál letétbe helyezett 60 000 K biztosítékból volt levonandó, vagy a következő havi segély részletéből. A vállalat székhelye Fiume volt, de ügynökségeket kellett felállítania a rendszeres járatokkal érintett kikötőkben és egy főügynökséget Budapesten. Az igazgatóság kétharmadának magyarnak kellett lennie csakúgy, mint az elnöknek. Két tanácstagot pedig egyenesen a kereskedelmi miniszter delegálhatott, továbbá kirendelhetett egy ellenőrző biztost is, aki jogosult volt a vállalatot érintő összes ügyet és dokumentumot megvizsgálni. Az ő fizetését, mely havi 2400 K volt, a vállalatnak kellett fizetnie.

A szerződést lejárta előtt, 1914 tavaszán újrakötötték 1929. június 30-ig tartó hatállyal, és évi 2 775 000 K segéllyel (2. táblázat). A törvény értelmében a hajók karakterét a Fiuméből induló járatokon csak fiumei vagy magyar árukkal volt szabad feltölteni. Érdekesség, hogy a 12.§ értelmében a hajók neveit a Ker. Minisztériummal közösen lehetett csak meghatározni az új hajóknál. A törvény rendelkezett az osztalékfizetésről is, melynek felső korlátja 360 000 K volt, oly módon, hogy az esetleges ezen felüli osztalék összegével megegyező összeget a saját hajóépítési alapjába kellett a vállalatnak fizetnie. A megállapodásban rögzítették a teendőket háború esetére is, így hadiállapot kihirdetésétől a szerződéses járatok nem járhat- tak, és a hajóknak azonnal vissza kellett térniük a fiumei anyakikötőbe és hadászati célokat kellett ellátniuk, továbbá a vállalatnak 800 tonna szenet kellett tartalékként háború esetére Fiumében tárolnia.

2. táblázat: Az 1914-es szerződés hajózási járatai

Table 2: Shipping routes of the 1914 contract

| tételszám | időköz | járatszám | járatípus | hova (és onnan vissza) | tételszám | időköz | járatszám | járatípus | hova (és onnan vissza) |
|------------------------------|---|----------------------|-----------|------------------------|----------------------------|--|-----------|-----------|--|
| 16 csomó sebességű járatok | | | | | 10 csomó sebességű járatok | | | | |
| 4 | heti | 4-4 | gyors | Cattaro | 5 | heti | 2-2 | gyors | a 4-es tétel hosszabítása Gravosa és Valona között |
| 14 csomó sebességű járatok | | | | | 6 | heti | 2-2 | - | Cattaro |
| 36 | márc. 1 - szept. 30-ig heti 2-2 nappal | - | - | Venice | 7 | heti | 1-1 | - | Ragusa (Gravosa) |
| 13 csomó sebességű járatok | | | | | 8 | heti | 1-1 | - | Lagosta és Vallegrande |
| 38 | heti | 1-1 nappal közlekedő | - | Ancona | 10 | heti | 2-2 | - | Metkovich |
| 12,5 csomó sebességű járatok | | | | | 11 | heti | 1-1 | - | Gelsa |
| 35 | márc. 1 - szept. 30-ig heti 6-6, | - | - | Venice | 12 | heti | 1-1 | - | Lussingrande és Zára |
| 39 | márc. 1 - szept. 30-ig heti 3-3, | - | - | Ancona | 13 | heti | 2-2 | - | Zengg és Zára |
| 12 csomó sebességű járatok | | | | | 18 | napi | 1-1 | - | Zengg |
| 16 | heti | 1-1 | gyors | Arbe | 19 | márc. 1 - okt. 31-ig napi 2- | - | - | Novi |
| 17 | márc. 1 - szept. 30-ig heti 1-1 | - | - | Cirkvenica és Arbe | 23 | napi | 1-1 | - | Veglia |
| 27 | heti | 2-2 | gyors | Lussinpiccolo | 24 | napi | 1-1 | - | Lovrana |
| 29 | heti | 1-1 | gyors | Pola | 25 | napi | 1-1 | - | Moschenizze |
| 11 csomó sebességű járatok | | | | | 26 | heti | 6-6 | - | Cherso |
| 1 | heti | 1-1 | - | Patras | 28 | heti | 3-3 | - | Lussinpiccolo |
| 9 | heti | 1-1 | gyors | Metkovich | 30 | heti | 2-2 | - | Pola |
| 14 | heti | 3-3 | - | Otravazzo | 31 | heti | 2-2 | - | Rovigno |
| 32 | heti | 1-1 | gyors | Trieszt | 33 | heti | 1-1 | - | Trieszt |
| 10,5 csomó sebességű járatok | | | | | 9 csomó sebességű járatok | | | | |
| 20 | kizárólag 1. osztályú, napi 1-1 | - | - | Cirkvenica és Novi | 15 | márc. 1 - szept. 30-ig heti | - | - | Pago |
| 21 | márc. 1 - okt. 31-ig 1. oszt., napi 1-1 | - | - | Cirkvenica és Novi | 22 | márc. 1 - szept. 30-ig napi 3-3, egyébként 2-2 | - | - | Buccari |
| | | | | | 34 | heti | 1-1 | - | Trieszt (vámkülföldi) |
| | | | | | 37 | heti | 1-1 | - | Ravenna |
| 8 csomó sebességű járatok | | | | | | | | | |
| 2 | | kétheti | - | 1-1 | - | | - | | Obotti |
| 3 | | kétheti | - | 1-1 | - | | - | | az 1-es tétel hosszabítása Obottiból |

Forrás: az 1914. évi XXI. tc. alapján saját szerkesztés

Azonban a táblázatban feltüntetett járatok csak alig fél évig működhetek ebben a formában, hiszen 1914 nyarán kitört a háború, és a Magyar-Horvát Rt-nek át kellett adnia hajói egy részét hadi célokra, ám ekkor még folyt a személy- és áru-szállítás a térségben. Azt csak az olaszok 1915-ös ellenséges hadbalépése függesztette fel. A vállalat hajói a novigradi, illetve a fiumei kikötőben ugyan átvészelték a háborút, ám maga a vállalat addigi működési formájában nem.

2. A vállalat hajóállománya és fiumei forgalma

A Magyar-Horvát Rt. mivel több régebbi vállalkozás fúziójaként jött létre, hajóállományában is tükrözte ezt a különbözőséget. Az alábbi 3. számú táblázat foglalja össze a vállalat kezelésében levő hajókat. A vállalat megalakulásakor 1891-ben 11 db gőzössel rendelkezett, ez a szám 1893-ban 16 db, 1903-ban 28 db, 1913-ban pedig már 46 db volt. Nettó tonnatartalmat tekintve 1893-ban 1967 NRT, 1903-ban 4633 NRT és 1913 már 9058 NRT állt a vállalat rendelkezésére a szállításhoz⁵. Az előbbieken már említett Schwarcz Lipót-féle vállalat ugyanakkor 1893-ban 1 gőzössel és 288 NRT-val, 1900-ban pedig 3 hajóval és 1021 NRT-val rendelkezett. Ha megfigyeljük a hajók szállítási kapacitásait, láthatjuk, hogy alapvetően kisebb méretű hajók álltak a vállalat tulajdonában, amely logikus, hiszen az Adriai partok közötti kisparthajózásban alapvetően minél sűrűbb járatokat kellett a vállalatnak fenntartania.

3. táblázat: A Magyar-Horvát Rt. hajóállománya 1891–1913 között
Table 3: The Hungarian-Croat Ltd. 's fleet between 1891 and 1913

| éptés éve | neve | BRT | eredeti tulajdonos | M-H Rt. tulajdonában | éptés éve | neve | BRT | eredeti tulajdonos | M-H Rt. tulajdonában | éptés éve | neve | BRT | eredeti tulajdonos | M-H Rt. tulajdonában | éptés éve | neve | BRT | eredeti tulajdonos | M-H Rt. tulajdonában |
|-----------|------------|-----|--------------------|----------------------|-----------|-------------|-----|--------------------|----------------------|-----------|----------------|-----|--------------------|----------------------|-----------|----------|------|--------------------|----------------------|
| 1872 | Hrvat 1 | 109 | Krajac | 1902 | 1891 | Croatia | 558 | M-H Rt. | 1919 | 1900 | Bakar | 119 | M-H Rt. | 1920 | 1908 | Brassó | 498 | M-H Rt. | 1921 |
| 1872 | Sibyl | 55 | Sverluga | 1896 | 1892 | Budapest | 400 | M-H Rt. | 1919 | 1900 | Hegedüs Sándor | 928 | Schwarcz | 1919 | 1908 | Lika | 204 | M-H Rt. | 1921 |
| | Vinodol | | | | 1892 | Hungarin 1 | 558 | M-H Rt. | 1910 | 1900 | Sirály | 125 | M-H Rt. | 1921 | 1908 | Novi | 274 | M-H Rt. | 1921 |
| | ex-Vinodol | | | | 1892 | Zagreb | 537 | M-H Rt. | 1917 | 1902 | Abbazia 2 | 142 | M-H Rt. | 1921 | 1908 | Pozsony | 396 | M-H Rt. | 1916 |
| 1875 | ac | 54 | Krajac | 1894 | 1893 | Stephanie | 95 | M-H Rt. | 1906 | 1902 | Godollo | 782 | M-H Rt. | 1921 | 1908 | Szamos | 138 | M-H Rt. | 1921 |
| 1876 | Senj 1 | 132 | Sverluga | 1901 | 1893 | Villam | 854 | Schwarcz | 1921 | 1902 | Hrvat 2 | 180 | M-H Rt. | 1921 | 1908 | Tibany | 204 | M-H Rt. | 1917 |
| 1876 | Sokol | 70 | M-H Rt. | 1913 | 1894 | Zvonimir | 61 | M-H Rt. | 1897 | 1902 | Magyar | 180 | M-H Rt. | 1921 | 1908 | Vértes | 550 | M-H Rt. | 1921 |
| 1883 | Venezia | 317 | Schwarcz | 1921 | 1895 | Crikvenica | 193 | M-H Rt. | 1921 | 1904 | Istriano | 157 | M-H Rt. | 1921 | 1911 | Valona | 346 | M-H Rt. | 1918 |
| 1884 | Abbazia 1 | 69 | Sverluga | 1901 | 1895 | Volosca | 129 | M-H Rt. | 1913 | 1904 | Salona | 936 | M-H Rt. | 1919 | 1912 | Almádi | 216 | M-H Rt. | 1921 |
| 1884 | Nehaj | 135 | Krajac | 1921 | 1896 | Daniel Erno | 714 | Schwarcz | 1921 | 1904 | Skodra | 246 | M-H Rt. | 1921 | 1912 | Füred | 216 | M-H Rt. | 1921 |
| 1885 | Ika | 110 | Sverluga | 1897 | 1896 | Liburnia | 178 | M-H Rt. | 1921 | 1905 | Lovrana | 147 | M-H Rt. | 1921 | 1912 | Kupa | 790 | M-H Rt. | 1915 |
| 1886 | Dalmatia | 268 | Sverluga | 1921 | 1896 | Panonia | 779 | M-H Rt. | 1921 | 1905 | Tatra | 232 | M-H Rt. | 1921 | 1913 | Drava 2 | 199 | M-H Rt. | 1921 |
| 1888 | Fieme | 369 | Sverluga | 1921 | 1897 | Duna | 281 | M-H Rt. | 1921 | 1906 | Stefania | 146 | M-H Rt. | 1921 | 1913 | Kan | 284 | M-H Rt. | 1921 |
| 1889 | Velebit | 186 | Krajac | 1921 | 1898 | Drava 1 | 159 | M-H Rt. | 1911 | 1907 | Maros | 545 | M-H Rt. | 1921 | 1913 | Sparta | 982 | M-H Rt. | 1921 |
| 1890 | Pola | 186 | Sverluga | 1921 | 1898 | Sava | 159 | M-H Rt. | 1920 | 1907 | Senj 2 | 274 | M-H Rt. | 1921 | 1913 | Vinograd | 1243 | M-H Rt. | 1921 |

Forrás: Hajóregiszter 2014 alapján saját szerkesztés

A fiumei hajóforgalom elemzésénél figyelmet kell fordítanunk arra, hogy a Magyar-Horvát Rt. és a Schwarcz-féle vállalat az 1900-as évek elején egyesült csak, így különbséget kell az azt megelőző években tennünk a forgalmi statisztikák között. Adatok 1896-tól 1913-ig állnak rendelkezésünkre. Az 1. számú diagramon ábrázoltam a vállalatok halmozott forgalmát a hajók számában és NRT tartalmában⁶. Jelzem, hogy az ábrán a Fiuméba érkezett és onnan elindult járatokat összegezve tüntettem fel. Ez lehet, hogy kicsit elrugaszkodik a valóságtól, hiszen amelyik hajó érkezett a kikötőbe, az onnan el is indult és fordítva, de hogy lássuk a volument és a dinamikát az évek múlásával, úgy vélem, hogy ezen adatok összegzése sokkal jobban megfelel az elemzésre.

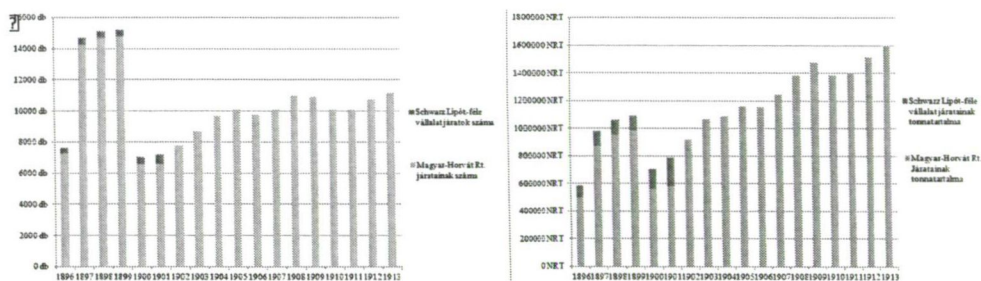
5 A nettó regisztertonna vagy NRT a hajó tiszta szállítótérét, azaz térfogatát számszerűsíti, a bruttó regisztertonna érték pedig a hajó egészét.

6 Úgy vélem, hogy annak ellenére, hogy 1901-ig két külön vállalatról beszélünk szabad egy ábrán feltüntetni a hajóforgalmaikat, hisz a közös jövő így kívánja a prezentálást.

Az ábrát áttekintve látható, hogy ez a vállalat nagyszámú járataival és azok összesített tonnatartalmával jól szolgálta az Adriai-partok forgalmát. Habár az 1900–1901-es években egy erős visszaesés vehető észre, ami elsősorban a járatok számát, másodsorban azok nettó tonnatartalmát érintette, ám erre a szakirodalom nem hoz fel semmilyen külső indokot, így ez a sokkhatás vélhetően az adriai forgalmi viszonyok sajátossága és nem egy gazdaságpolitikai erő befolyása volt. Sőt ez a „válság” csak a Magyar-Horvát Részvénytársaságot sújtotta (az elindult és befutott gőzösök tonnatartalma azonos szinten volt 1897-1901 között, és mindkettő ugyanakkora arányú növekedése és csökkenése mutatkozik meg az összegben), a Schwarcz-féle vállalat ezekben az években is bővíteni tudta forgalmát.

1. ábra: A vizsgált vállalatok fiumei járatainak és NRT tartalmának összegei 1896–1913 között

Figure 1: The analysed companies' routes of Fiume and their NRT contents' sums from 1896 to 1913



Forrás: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés

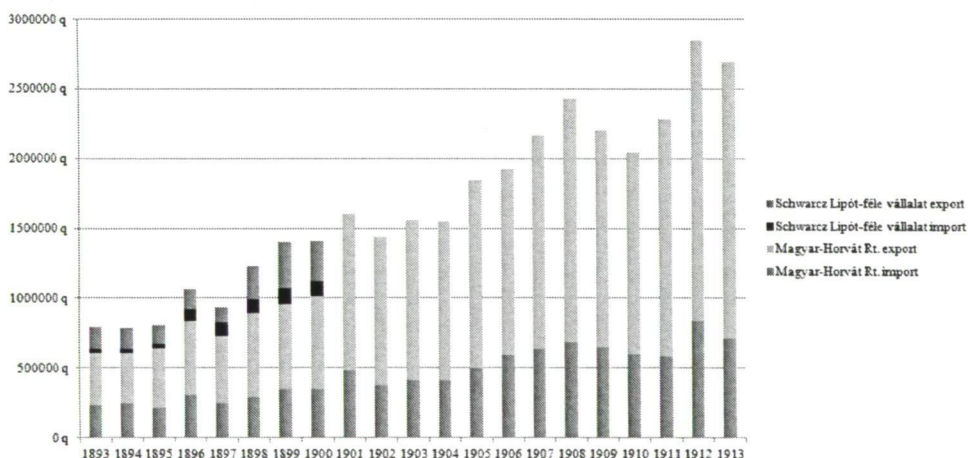
Eltekintve a megfigyelhető 1897-99-es évekbeli ugrásszerű növekedéstől a hajóforgalomban, vagy a válságtól az 1900-1901-es években, az egész idősort vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Magyar-Horvát Rt. által bonyolított adriai- és dalmát hajóforgalom jelentős méreteket öltött. Míg az 1896-os évben az összegzett járatok száma 7648 darab volt, addig 1913-ra ez az érték 11 168 db lett, a nettó regisztertonnányi hajóforgalmak pedig 1896-ban 584 660 NRT, 1913-ban 1 660 446 NRT voltak. A kezdő és a záró periódus között ez a járatok számában másfélszeres, a tiszta szállítótérben pedig közel háromszoros emelkedés volt, mely éves növekedési ütemet számolva, a járatoknál 5,33%-os, NRT tartalomban pedig 7,67%-os átlagos növekedést jelentett.

3. Áruforgalom

Világviszonylatban Fiume tengeri áruforgalmának gerincét az jelentette, ha feldolgozatlan nyerstermékeket és gyarmatárúkat importálhatott, majd a fiumei, illetve a hazai ipar által feldolgozott árukat és félkész termékeket expor-

tálhatta. Azonban az Adriai-tenger áruforgalmában – a helyi igényeknek megfelelően – a vállalat inkább egyfajta eszköze volt a partvidékek közti kínálat és kereslet kielégítésének, mintsem a megfogalmazott kereskedelmi érdekek képviselője. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a Magyar-Horvát Rt. szállítási útvonalai szerint vizsgálódva Fiume dalmát viszonylatban megfigyelhető behozatalát főként a Sebenicoból (ma Sibenik) származó barnaszén, illetve a Spalatoból (ma Split) származó bor és cement tette ki, kivitelében pedig a legfontosabb célállomásokat a már említett két kikötő és Metkovich jelentette, amelyekbe liszt és gabona került szállításra. Az észak-olasz kikötőkkel folytatott kereskedelemben Velencéből nyers kender, búza, hántolt rizs, Ancona és Ravenna felől pedig téglá, cserépszindely és homok érkeztek, míg az export tekintetében a legfontosabb áruk a fa, cellulóz, maláta, paraffin, ásványvíz és bab voltak. Törökország európai részéből a főbb behozatali cikkek közé a nyers dohány, a kiviteli cikkek közé pedig a kukorica, a hántolt rizs és a petróleum tartoztak⁷. A vállalat által Fiume központtal szállított áru mennyiségét (métermázsában) a 2. diagramon ábrázoltam.

2. ábra: A vállalat összesített áruforgalma 1893-1913 között
Figure 2: The company's cumulate goods turnover between 1893 and 1913



Forrás: MSÉ 1893–1913 alapján saját szerkesztés

Itt is megfigyelhető, hogy az 1901-es fúzió előtt a velencei és anconai járatok milyen jelentékeny forgalmat bonyolítottak le a Magyar-Horvát Rt. akkori forgalmához viszonyítva. Az egyesülés előtti 1900. évben a Schwarzcz-féle behozatal 31,21%-a volt a Magyar-Horvát Részvénytársaságának, a kivitele pedig 43,27%-a volt úgy, hogy a Magyar-Horvát Rt-nek 23 gőzőse volt, szemben a 3 Schwarzcz-féle

⁷ Fiume forgalma 1908. 16-17.o.

gőzőssel. Egyébiránt az összesített forgalmat tekintve, a későbbi egységes vállalat 1893-ban 790 655 q, 1903-ban 1 560 707 q és 1913-ban 2 689 956 q forgalmat mondhatott magáénak. Ez azt jelenti, hogy a vállalat ez alatt a húsz év alatt megháromszorozta a behozatalát, közel megnégyszerezte a kivitelét és átlagosan 17%-al növelte éves áruforgalmát.

4. Személyforgalom

A fiumei személyszállításban kétféle forgalmat lehetett megkülönböztetni: egyfelől az alapvetően nagyparthajózáshoz és hosszútávú hajózáshoz kapcsolható személyszállítást, (beleértve az amerikai kivándorlást is), másfelől a lokális, alapvetően Adriai-tengerre kiterjedő személyforgalmat. Míg előbbiben a magyar statisztikai adatokkal igazolható nagyparti személyszállítást az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., a kivándorlást pedig a Cunard Line társaság végezte, addig a helyi közlekedésben a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt a legmeghatározóbb szereplő⁸. Azonban itt különbséget kell tennünk a vállalat két korábbi elődjének adatai között, ugyanis míg a Magyar-Horvát Rt. esetében – hasonlóan az export-import kimutatásokhoz – a Fiuméből indult és Fiuméba érkezett utasokról vannak részletes adataink, addig a Fiume-Velence és a Fiume-Ancona járatok vonatkozásában csupán összesített adatok állnak rendelkezésünkre a Velencébe illetve Anconába utazott, és onnan érkezett utasokról. Ezen utóbbi információinkat a 4. számú táblázatban összegeztem a Schwarcz-féle vállalatra vonatkozóan.

4. táblázat: A Schwarcz-féle vállalat személyforgalma 1893–1900 között
Table 4: The Shewarcz company's passenger traffic from 1893 to 1900

| Év | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 |
|-------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Hajók száma | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Velencével | 1 444 | 2 164 | 2 137 | 3 724 | 5 832 | 7 064 | 7 890 | 9 307 |
| Anconával | 2 487 | 4 114 | 6 701 | 11 048 | 12 105 | 16 503 | 13 120 | 10 546 |

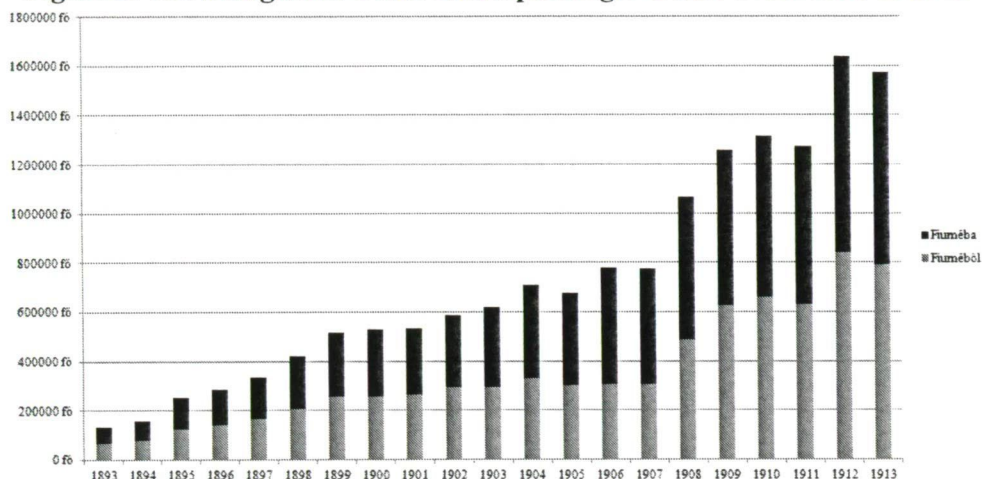
Forrás: MSÉ 1893–1900 alapján saját szerkesztés

Az előbbieken kiemeltém, hogy milyen magas volt ezeken a vonalakon a cég métermázsákban kifejezett áruforgalma a Magyar-Horvát Rt. akkori viszonyaihoz képest. Ez a személyforgalomról már nem mondható el, itt ugyanis – hogy csak a legjobb, 1898-as évet vegyük a Schwarcz-féle vállalat adataiból – az összes forgalom mindössze 5,6%-át tette ki a Magyar-Horvát Rt. összes személyforgalmának. Ugyanakkor a személyforgalom fotnosságát jelzi, hogy törvényi paragrafusok kötelezték a vállalatot árujáratok indítására abban az esetben, ha az egyes kikötőkből elszállítandó árumennyiség akadályozta a személyforgalom szállítását.

8 Az statisztikai adatgyűjtés úgy történt, hogy a végállomáson minden járaton összeszedték az utazók jegyeit. Sajnos a kisebb kikötőkben ez gyakran elmaradt, így a statisztikai évkönyvek adatai a valós adatoktól kissé lefelé torzítanak.

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság fiumei összegzett személyforgalmát a 3. számú halmozott oszlopdíagram mutatja.

3. ábra: A Magyar-Horvát Rt. fiumei személyforgalma 1893-1913 között
Figure 3: The Hungarian-Croat Ltd.'s passenger traffic from 1893 to 1913



Forrás: MSÉ 1893–1913 alapján saját szerkesztés

A személyszállításban rohamos és folyamatos emelkedés látható mind a Fiuméből, mind a Fiuméba irányuló forgalom tekintetében. Az összforgalom 1893-ban 131 800 fő, 1903-ban 616 960 fő és 1912-ben 1 639 848 fő volt. Ha százalékosan tekintjük, 1894-1913 között az átlagos évi növekedési ütem 14,18% volt, összesen pedig a vállalat fennállása alatt több mint tizenkétszeresére növekedett mind a Fiuméből indult és Fiuméba érkezett személyek száma, ez pedig nagyon jól számszerűsíti azt a hihetetlen nagy fejlődést, amit a vállalat elért az Adriai tenger forgalmában.

Összegzés

Tanulmányomban bemutattam a Magyar-Horvát Rt. megalakulásának és működésének statisztikai adatokkal alátámasztott történetét. Vizsgáltam magát a fiumei kikötőt is, hogy viszonyíthassam a vállalat adatait az egész kikötő forgalmához. Így 1896-1913 között átlagosan az érkezett hajók 75%-át tették ki a vállalat hajói, befutott nettó regisztertonnában pedig 27%-át. Áruforgalmi oldalról meg kell jegyezni, hogy Fiume alapvetően exportkikötőként üzemelt⁹. Ezt pedig az összehasonlításban a Magyar-Horvát Rt. adatai is jól szemléltetik, hiszen 1893–

⁹ Ez az adatok alapján azt jelentette, hogy a fiumei kikötő métermázsányi összforgalmának 1867–1913 közötti behozatalra eső része 40,44%-os volt, a kivitellel eső rész pedig 59,56%-os (MSÉ 1913).

1913 között a vállalat a fiumei import 9,66%-át és az export 17,17%-át bírta. Személyforgalmat tekintve pedig a vállalat kiemelkedő teljesítményével az egész Adriai-tenger legfontosabb hajózási vállalatává nőtte ki magát. Így összességében kijelenthető, hogy a magyar államnak megérte ezt a vállalatot támogatnia és irányítania, mert sikeresen szolgálta ki a magyar kereskedelmi és forgalmi érdekeket a számára kijelölt partvidékek között. Azon túl, hogy Magyarország egyetlen, közvetlenül hozzátartozó kikötője volt Fiume, úgy gondolom, hogy részben a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaságnak volt köszönhető az is, hogy a város a 20. század elejére Európa 10. legforgalmasabb kikötőjévé, kedvelt turista célponttá és méltán elismert kereskedelmi központtá vált.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Ákos György – Horváth József (2007): *Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt.* Budapest. HA-JÓS Bt.
- Bartos Dezső – Bornemissza Félix (1942): *Magyarország és a tengerhajózás.* Budapest. A Kikötő – Tengerhajózás kiadása.
- Denk Árpád és társai (Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, Ossoinack Lajos, Solymásy Endre) (1896): *A magyar tengerészet.* In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.* Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 191–218. o.
- Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu>
- Fest Aladár és társai (Batthyány Tivadar, Holek Sámuel, Kormos Alfréd, Smoquina A. F.) (1896a): *Fiume kereskedelme.* In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.* Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 218–261. o.
- Fest Aladár és társai (Holek Sámuel, Kormos Alfréd, Smoquina A. F.) (1896b): *Fiume ipara.* In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.* Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 261–275. o.
- Fest Aladár (1933): *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume.* In: Berzeviczy A. (szerk.): *Corvina, rivista di scienze, lettere ed arti della Società ungherese-italiana* Mattia Corvino. Budapest. Società ungherese-italiana Mattia Corvino. 45–88. o.
- Fiume forgalma (1906–1913): *Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1913.* Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.
- Frisnyák Zsuzsa (2001): *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000.* Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete.
- Gonda Béla (1896): *A fiumei kikötő.* In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart.* Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 181–191. o.
- Gonda Béla (1906): *A tengerészet és a fiumei kikötő.* Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdaja.
- Gulyás László (2009): *Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére.* In: Gulyás László (szerk.): *A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig.* JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31–44. old.

Hajóregiszter (2014): <http://www.hajoregiszter.hu> Letöltve: 2014. október 21.

Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest-Pécs. Dialóg Campus Kiadó.

MSÉ (1893–1913): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Scott, Eddie (1977): The Terms and Patterns of Hungarian Foreign Trade 1882–1913. In: The Journal of Economic History, 1977. vol. 37. 2. 329–359. o.